

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

1./ 2. Juli 2019

Präambel:

Städtebauliche Planung heißt, die Rahmenbedingungen und übergeordneten Festlegungen, die von öffentlichem Interesse sind, zu definieren und vorzugeben. Innerhalb dieses Rahmens können dann einzelne Akteure ihre Projekte entfalten. Genau diesem Anspruch dienen die hoheitlichen Planungsinstrumente ÖEK, Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan.

Auch bei dem vorliegenden Betrachtungsgebiet „Hafenviertel“ bedeutet diese Herangehensweise, aus einer übergeordneten Sichtweise mit großer Flughöhe Potenziale und Bezüge des Standorts zu erkennen und in die Entwicklung zukünftiger Projekte einfließen zu lassen. Damit wird den Investoren und Grundeigentümern bei der Planung ihres Investments die Möglichkeit gegeben, ihr Objekt optimal auf die Zielsetzungen der Stadt Linz abzustimmen und in Einklang mit einem großräumigen Entwicklungskonzept wirtschaftlich nachhaltig zu realisieren.

Im Betrachtungsgebiet werden gerade - initiiert durch die großen Infrastrukturprojekte, neue Donaubrücke und Bypässe der Autobahnbrücke und diverse geplante Neunutzungen - die städtebaulichen Rahmenbedingungen neu definiert. Der Ausbau der nahen Tabakfabrik, die massive Attraktivierung des Fuß- und Radwegenetzes und eine Verdichtung des ÖV-Netzes auf den neuen Brücken und auf ehemaligen Eisenbahntrassen werden zusätzlich zu einer langfristigen Belebung des Gebiets beitragen.

Beispielhaft für konkrete Projekte seien die geplante Errichtung des Möbelhauses, der zwischenzeitlich angekündigte Neubau des Donauparkstadions und die Neuplanung des Bereiches der denkmalgeschützten Fleischmarkthalle erwähnt.

Die vorliegende Gesamtbetrachtung bietet nun die Gelegenheit den privilegierten Standort an der Donau aufzuwerten und viel stärker für die Linzer Bevölkerung erlebbar zu machen und gleichzeitig Synergien im Bereich des Baus und der Nutzung aufzuzeigen und zu heben.

Städtebauliches Leitbild: Stadtentwicklungsprojekt Hafenviertel

Das gesamte Areal befindet sich, ausgehend von der Neuerrichtung der beiden Brückenbauwerke und den damit in Zusammenhang stehenden Neuordnungen am Sektor MIV, ÖV und Fuß- bzw. Radverkehr zurzeit im Um- und Aufbruch. Im Zuge dieser weitreichenden Neugestaltung der Infrastruktur bietet sich die einzigartige Gelegenheit, den Stadtraum und das städtische Leben verstärkt mit dem Donaauraum zu verbinden. Diese Gelegenheit sollte im Sinne einer erhöhten Lebensqualität, zusätzlicher Naherholungs- und Freizeitangebote und der Positionierung von Linz im internationalen Standortwettbewerb unbedingt genutzt werden.

Der Betrachtungsraum übernimmt dabei im übergeordneten Kontext wichtige räumliche Brückenfunktionen im Stadtgefüge. Angestrebt wird in naher Zukunft die Transformation

- von einem Korridor- bzw. Durchgangsraum zu einem städtischen Ort mit hochwertigen, gezielt bespielten öffentlichen Freiräumen und Flächennutzungen von großräumiger Bedeutung;
- von einem stark durch Immissionen determinierten Raum zu einem Gebiet mit unverwechselbaren Raummerkmalen und -qualitäten;
- von parzellenorientierter Planung zu einer bauplatzübergreifenden städtebaulichen Entwicklung mit einer bestandssensiblen Inwertsetzung, Stärkung und Nutzung latent vorhandener Raumqualitäten, welche die prominente Lage an der Donau und den Einfluss des räumlich anliegenden Donaauraums adressieren.

BESTANDSQUALITÄTEN UND POTENZIALE

Der stark durchgrünte Naherholungs- und Freizeitraum an der Donau mit den zahlreichen schon vorhandenen kulturellen und Aktiv-Angeboten verläuft im Norden des Betrachtungsgebietes. Diesem charakteristischen Stadtraum am Fluss kommt eine wesentliche raumverbindende Funktion und Bedeutung für das öffentliche Leben der Stadt zu. Als Wegverbindung ist dieser lineare Raum innerstädtisch - über Fuß- und Radwege sind Hauptplatz, Winterhafen, über die Brücken Urfahr und der übergeordnete Grünraum des linken Donauufers optimal erreichbar – und überregional wichtig.

Im Süden dieses Grünzugs befinden sich beidseits der Hafenstraße / Donaulände Gebiete mit Betrieben verschiedenen Maßstabs, mit vielfältigen Tätigkeiten und ganz unterschiedlicher (zeitlicher) Entwicklungsperspektive. Dieser Stadtraum wirkt weitgehend zufällig „gewachsen“, im Zuge der anstehenden Umstrukturierung kann ein übergeordnetes, umfassend gedachtes Konzept die Potenziale dieses Betriebsstandorts am Rande der Kernstadt freisetzen und ihm eine standortadäquate Bedeutung verleihen.

Die hervorragende Verkehrsanbindung am MIV-Sektor und das hohe Potenzial hinsichtlich des ÖV-, Fuß- und Radwegenetzes wird durch zwei räumlich territoriale, zäsurbildende Linien geprägt: Durch die A7 im Osten und die Hafenstraße, als wichtige städtische O-W-Verbindung. Künftig werden die von der neuen Donaubrücke in den Stadtraum führenden innerstädtischen Straßen hier neue

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

Akzente setzen. Insgesamt handelt es sich um einen Knotenpunkt mit vielfältigen (Verkehrs-) Verknüpfungen zu anderen Stadtteilen: Zur Innenstadt, zum Hafenviertel, nach Urfahr, zum „Triangel“.

Neben diesen übergeordneten (Wege-)Linien bilden Kapillaren ein lokales Wegenetz mit vielfältigen, teils informellen Raumverknüpfungen, die - insbesondere entlang der ehemaligen Gleislinien - wichtige Fuß- und Radwegverbindungen zwischen Gewerbebauten und Donauraum ermöglichen. Insgesamt werden das stark verbesserte ÖV-Angebot und die neuen Angebote der Aktivmobilität den Modal-Split des Gebiets wesentlich verbessern.

ZWEI VEKTOREN / LAGE AM „DONAUKREUZ“

Zwei Bewegungsrichtungen - dynamische Entwicklungslinien bzw. Vektoren - prägen den Raum: Der parallel zur Donau verlaufende Vektor, der die Bewegung der inneren Stadterweiterung vom historischen Stadtkern nach Osten beschreibt und der quer zur Donau verlaufende Vektor, der die aktuelle Stärkung der infrastrukturellen Verknüpfung über die Donau und die sich daraus ergebenden Entwicklungspotenziale aufzeigt: Die neuen Donaubrücken mit ihren großzügigen Fuß- und Radwegen und ein attraktiver öffentlicher Verkehr vernetzen qualitativ die beiden Donauufer und lassen Wegdistanzen subjektiv und objektiv schrumpfen.

Der Standort liegt am Kreuzungspunkt dieser beiden Vektoren - im „Herzen des aktuellen inneren Stadterweiterungsgeschehens“, was ihn zu einem bedeutenden und charakteristischen Straßenraum mit besonders hohem Entwicklungspotenzial aufwertet. Damit verbunden ist eine maximale Verantwortung hinsichtlich seiner städtebaulichen und architektonischen Aufgabe im Rahmen der Entwicklung des inneren Stadtbilds.

Dieser bedeutsame Kreuzungspunkt wird im Rahmen dieser Abhandlung als „Donaukreuz“ bezeichnet.

SCHICHTENMODELL (siehe Beiblatt im Anhang):

Parallel zur Donau verlaufende Raumzonen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Funktionen, Öffentlichkeiten, Körnigkeiten und Raumfiguren prägen die stadträumliche Struktur. Ihr jeweiliger Charakter soll städtebaulich gestärkt werden, sodass eine attraktive fußläufige Annäherung zur Donau über eine Abfolge an identifizierbaren, hochdurchlässigen Milieus erlebbar wird. Von der Donau ausgehend werden folgende Raumschichten identifiziert:

- Flussraum der Donau
- Donaupromenade
- Durchgrünte Aktivitätszone: Lände, Strand, Musikpavillon, Hotel, Parkbad-Freifläche, Spielplatz, Kleingartenflächen, Donaustadion, Intertrading-Gebäude.
- Nördliche Hafenstraßensequenz: Abfolge von großen Objekten - Lentos, Brucknerhaus, Parkbad, Eishalle, Tankstelle, Medicenter, künftiges Möbelhaus.
- Hafenstraße/Donaulände: Großzügiger Straßenraum der Donaulände, der eine klare räumliche Zäsur bildet.

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

- Binnenraumsequenz südlich der Hafenstraße/Donaulände: Tendenziell stadtkantenbildende Abfolge spezifischer Gebäudeensembles mit hoher, teilweise noch latent vorhandenen Binnenraumqualität: Tabakfabrik (großer Hof), Fleischmarkthalle im Dialog mit straßenbegleitendem Gebäude (Binnenband), Cluster von kleinstruktureller Bebauung um ARBÖ-Gebäude (Gassen- und Platzbildungen), örtliche Gastwirtschaft

PROJEKTZIELE UND ANSPRÜCHE:

Zusammenfassend lässt sich aus dem oben Gesagten eine doppelte Erkenntnis formulieren: der Ort ist einerseits signifikanter Kreuzungspunkt von zwei derzeit hochdynamischen innerstädtischen Entwicklungsrichtungen. Andererseits identifiziert das Schichtenmodell den Ort als spezifische Adresse innerhalb einer Abfolge von klar identifizierbaren Milieus. Ihre stadtstrukturelle Qualität ist umso stärker, je deutlicher ihr jeweiliger Charakter ausgebildet wird, je stärker die wechselseitige Differenzierung erfolgt.

- Die Donau und ihre Uferzone sind dabei bereits jetzt Teil Gefüges aus Streifen, das sich zum einen vom Winterhafen über das Hafenviertel hinaus bis zum Hauptplatz und den Römerbergtunnel zieht. Zum anderen wird der Weg zum Fluss als attraktives und abwechslungsreiches Durchqueren dieser Streifen erlebbar – der Linzer Stadtraum wird intensiver mit dem Donauraum verwoben. In diesem Zusammenhang kommt der transversalen Achse an der neuen Donaubrücke als letzte mögliche Wegebeziehung / Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vor der im Osten querenden Autobahn eine besondere Bedeutung zu.

Daraus resultieren folgende Projektziele bzw. Ansprüche:

- Übergeordnetes Ziel: Linz und das städtische Leben atmosphärisch und funktional an die Donau zu bringen.
- Etablieren eines neuen städtischen Zentrums mit vielfältigen Nutzungsangeboten für die gesamte Bevölkerung an der Donau.
- Die unmittelbare Nähe der Donau spürbar und erlebbar machen – „Man kann die Donau riechen“.
- Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raums zum Aufenthalt wie auch als attraktive fuß- und radläufige Bewegungsachsen.
- Stärkung der Erlebbarkeit der unterschiedlichen Schichten des Schichtenmodells.
- Aufwertung und Weiterentwicklung von konventionellen Gewerbe- und Industriearealen zu hochwertigen, belebten Stadträumen mit verdichteten Nutzungen, z.B. funktionale, räumliche und atmosphärische Clusterbildungen zur Stärkung der Binnenraumqualitäten.
- Gemeinsame übergreifende Standortentwicklung und Vermarktung.
- Räumliche Inszenierung der Stadtkreuzung Donaulände – Donaubrücke zu einem markanten „Donautor“ / Zentrum des stadträumlichen Netzwerkes.

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

- Aufwertung / Inwertsetzung der raumbestimmenden Porosität durch Sichtbar- und Nutzbarmachen der vorhandenen Fugen.
- Erhaltung und Intensivierung der Durchgrünung des Gebietes und insbesondere Erhaltung des milieuprägenden Altbaumbestandes

Rahmenbedingungen für die einzelnen Entwicklungsräume im Hafenviertel

1. Empfehlungen für das „Brücken“-Quartier (begrenzt durch die beiden Donaubrücken, die Hafestraße und die Donaulände, Standort Lutz-Möbelhaus, dem neu zu gestaltenden, bestehenden Donauparkstadion und dem Intertrading-Bürogebäude).

Bei zwei des drei Grundstücke umfassenden Areals sind konkrete Planungen für eine Neunutzung im Gange. Daher wird sich dieses Quartier in den nächsten Jahren massiv ändern. An der Hafestraße wird ein großvolumiges Möbelhaus mit zahlreichen Zusatzangeboten errichtet werden, im Bereich des neuen Brückenkopfs wird das Donauparkstadion vollständig neu entwickelt werden. Da beim Intertrading-Bürogebäude augenscheinlich eine Aufwertung bzw. Nachverdichtung anstehen könnte, macht es Sinn auch diesen Teil des Areals in die Gesamtbetrachtung miteinzubeziehen.

Das Brückenquartier bekommt durch die neue Donaubrücke und die Brückenstraße eine ungewohnt prominente und attraktiv gestaltete Adresse mit hoher Verkehrsfrequenz. Um alle Standortvorteile bestmöglich zu nutzen, ist es unerlässlich, Synergien zu nutzen und die Entwicklung zeitlich, funktional und gestalterisch aufeinander abzustimmen. Dabei spielt die Frage der gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur und der durchgehenden Gestaltung des öffentlichen Raums eine entscheidende, verbindende Rolle.

Ganz konkret könnte eine für alle drei Grundstücksteile gemeinsam errichtete Garage den Verkehrsfluss bündeln und für alle Beteiligte zahlreiche Vorteile bringen.

- Reduktion der Gesamtzahl der Stellplätze verbunden mit einer Steigerung der Grünraum- bzw. Aufenthaltsqualität.
- Höhere Kapazitätsabdeckung bei Spitzenzeiten einzelner Nutzungen.
- Wirtschaftliche Errichtung und Betrieb.
- Optimierte Zufahrtssituation.
- Reduktion der Freiparker.

1.1. Empfehlungen für die Bebauung des Lutz-Grundstückes:

Die ausschließlich monofunktionale Prägung eines großmaßstäblichen Möbelhauses stellt eine dem zentralen Standort und den Entwicklungszielen für den Betrachtungsraum nicht angemessene Bautypologie dar. Erst eine räumliche Konzentration bzw. Anlagerung kleinteiliger anderer Nutzungen (Geschäfte, Café, Restaurant, Kindergarten, Sport- und Freizeitnutzungen) an der Brückenstraße erlaubt ein Andocken an den neu entstehenden Innenstadtraum und macht eine dem Standort angemessene räumlich-funktionale und atmosphärische Integration eines Möbelhauses möglich. Die aus den städtebaulichen Prämissen hervorgehende Akzentuierung entlang der Brückenstraße stärkt die dort geforderte hohe Qualität des öffentlichen Raums und reagiert in geeigneter Weise auf den tangierenden hochfrequentierten Fuß- und Radweg.

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

Aus städtebaulicher Perspektive ist insbesondere die bauliche Entwicklung direkt am Kreuzungsbereich als eigenständiger Akzent entscheidend. Hier sollte ein sich entlang der Brückenstraße entwickelndes „städtisches“ Gebäude als erster neuer Baustein den hohen Anspruch an die zukünftige bauliche Gestaltung dieses bedeutsamen Stadtraums vorgeben. Dieses Gebäude sollte sich gestalterisch und räumlich von dem großvolumigen Baukörper des Möbelhauses absetzen. Die Verschränkung der möglicherweise durch eine Fuge getrennten Funktionen kann über entsprechende Verbindungen zwischen Möbelhaus und „Stadthaus“ punktuell gewährleistet werden.

Um dem Ziel einer Akzentsetzung gerecht zu werden, ist hier die Ausbildung eines punktuellen Gebäudehochpunktes von bis zu 32 m FOK vorstellbar und allenfalls durch einen adäquaten Vorbereich (Vorplatz) zu stärken.

Auf die Gestaltung des Stadtraums im Bereich der Brückenstraße sollte besonderes Augenmerk gelegt werden, um vielfältige urbane Nutzungen im Erdgeschoß und insbesondere auch im angrenzenden Außenraum, zu dem möglichst eine transparente Fassade vorzusehen ist, zu ermöglichen.

Als städtischer Mehrwert sollten in diesem „städtischen“ Gebäude die schon vielfach diskutierten ergänzenden Nutzungen untergebracht werden. Hierfür ist eine eigene Widmungskategorie „MB“ möglich. Wenigstens folgende Nutzungen sollten in diesem Gebäude situiert werden:

- Öffentlich zugängliche Sport- und Freizeit-Innenraumangebote (z.B. Kletterhalle).
- Extern betriebene Shops und Gastronomie vorzugsweise im Erdgeschoß.
- Betriebskindergarten mit externer Mitnutzungsmöglichkeit.
- Gastro-Programm des Möbelhauses.
- Büros (auch interne Büroflächen für die Möbelhäuser).

Auf die Qualität der Fassaden und der Erdgeschoßbereiche ist insbesondere entlang der Hafestraße, der Brückenstraße und der nördlichen Erschließungsstraße bis zur Einfahrt „Intertrading“ zu achten, da der hier vorhandene öffentlicher Durchgangsbereich zum Donauufer zu erhalten bzw. zu stärken ist. Die Anlieferung bzw. die Warenabholung sollten folglich möglichst an der Ostseite, entlang der Autobahn, erfolgen.

Die Zugänglichkeit zu den Möbelhäusern sollte aus Sicht einer qualitativen Adressbildung jedenfalls im Süden an der Hafestraße und möglichst auch an der Nordseite gewährleistet sein.

Im Zuge der Neuordnung der Außenbereiche sollte darauf geachtet werden, dass an der Hafestraße und der Brückenstraße sowie der Erschließungsstraße zur Einfahrt Intertrading keine Kfz-Stellplätze angeordnet werden. Dies ist auch ein klares Signal für ein zeitgemäßes städtisches Mobilitätsverhalten, das die Nutzung des MIV weitgehend minimiert. Die Anzahl der im Freien parkenden Autos muss im Vergleich zum vorliegenden Entwurfsprojekt wesentlich reduziert werden.

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

Die gesamte Dachfläche – mit Ausnahme etwaiger besonderer Funktionsbereiche (Aufenthalts- und Spielflächen u.a.) - ist hochwertig gemäß Stand der Technik zu begrünen (auch unterhalb etwaiger Solarkollektoren). Die zugänglichen Freibereiche sind entsprechend den Nutzungsanforderungen (Kindergarten, Nutzergärten, Intensivbegrünung, etc.) zu gestalten bzw. zu errichten.

Die Baukubatur kann im Bereich des vorliegenden Entwurfsprojekts liegen.

Das Eingangsniveau soll auf dem Niveau der angrenzenden Hafenstraße liegen.

Die Bestandsbäume entlang der Hafenstraße müssen erhalten bleiben, die Baukubatur muss ausreichend Abstand zu diesen halten. Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit alle weiteren Bäume auf dem Bauplatz, vor allem entlang der Brückenstraße, erhalten werden.

1.2. Donauparkstadion

Nachtrag: Entsprechend dem politischen Beschluss vom 3. Juli 2019 soll das Donauparkstadion völlig neu errichtet werden. Das eröffnet nicht nur dem Fußballverein, sondern auch dessen städtebaulicher Disposition neue Perspektiven.

Zurzeit schottet sich der Fußballplatz durch Wände und Tribüne stark von der Umgebung ab („Grube“). Bei der zukünftigen Gestaltung sollten die Bauten ihrem Namen „Donauparkstadion“ gerecht werden und tatsächlich einen räumlichen, funktionalen, baulichen Bezug zum Donauraum herstellen.

Beispielweise sollten die Tribünen mit zwei Ausrichtungen, Zuschauerplätze zum Fußballplatz und überdachte Terrassen zum Donauraum aufweisen. Die mögliche Gastronomie im Bereich dieser Tribüne könnte somit mehrfach / mehrseitig von Passanten, Flanierenden und Fußballfans gemeinsam genutzt werden. Der Straßenraum der Brückenstraße sollte räumlich gefasst und attraktiv begleitet werden und einen adäquaten Ankunftspunkt am Brückenkopf erhalten.

Dabei könnten etwaige Flächenreserven, die auch durch die oben genannten Synergien entstehen, als zusätzliche Sport- und Bewegungsflächen neu genutzt werden, um neben dem Sport-Konsumieren auch aktive Sportausübung zu ermöglichen.

Da sich der Fußballplatz im Vergleich zum angrenzenden Gelände „in einer Grube“ befindet, wird vorgeschlagen, das Niveau der Spielfläche auf die Höhe des angrenzenden Donaudamms anzuheben. Die Fläche darunter könnte als großes zusammenhängendes Parkdeck genutzt werden. Diese Stellplätze auf bis zu drei Ebenen, sollte als Quartiersgarage gegebenenfalls mehrfach genutzt werden und die Tiefgaragenstellplätze des angrenzenden Lutz-Gebäudes substituieren. Auch die Freistellplätze des Intertrading-Gebäudes sollten in diesem Fall integriert werden (siehe dazu die Ausführungen zu einer gemeinsamen Garage weiter oben).

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

1.3. Intertrading-Gebäude

Der jetzige Parkplatz könnte, durch die Integration der parkenden Autos in der Quartiersgarage (siehe oben) als „Pocketpark“ mit schönem Altbaumbestand (den bestehenden Platanen) gestaltet werden und damit die Qualität des Bürogebäudes massiv steigern. Die tangierenden öffentlichen Wegebeziehungen könnten so einen unverwechselbaren Charakter erhalten.

Eine zusätzliche bzw. substituierende Baukubatur auf dem Bauplatz für eine Nutzung mit hoher Öffentlichkeit und mit thematischem Bezug zum Donauraum (vergleichbar den bereits vorhandenen Einrichtungen in diesem Raum, von Lentos bis Donauwelle), ist aus einer gesamtstädtischen Betrachtungsweise (siehe Schichtenmodell) wünschenswert.

1.4. Kooperatives / Dialogisches Vorgehen

Die geplanten Neubauten werden dieses „Donaubrückenviertel“ massiv verändern. Um den städtischen Interesse nach einer qualitätsvollen räumlichen Entwicklung bestmöglich gerecht zu werden, sollten alle möglichen Synergien - beginnend bei den oben genannten infrastrukturellen bis zu personellen und funktionalen - genutzt werden. Daher sollten alle umliegenden Grundeigentümer bzw. Nutzer im Zuge eines dialogischen Verfahrens die Inwertsetzung der vorhandenen Potenziale mit aktiver Beteiligung der relevanten Dienststellen der Stadt Linz ausloten.

Alle Prozesse zur Entwicklung des von der städtebaulichen Kommission betrachteten Gebietes sind mit dem Geschäftsbereich Planung, Technik und Umwelt abzustimmen bzw. werden von diesem initiiert.

2. Binnenraum – Areal südlich der Donaulände / Hafenstraße

Ausgehend vom einzigartigen Innenhof der Tabakfabrik und in Fortsetzung des Durchbruchs deren Magazinbauten soll ein durchgehendes Band hochwertiger, öffentlich zugänglicher Freiräume bis zur Gallanderstraße entstehen. Dieser weitgehend autoberuhigte Raum soll zu einer fuß- und radwegorientierten Durchwegung entwickelt werden, die eine den öffentlichen Raum belebende Binnenraumsequenz bildet, die parallel zur Hauptverkehrsachse verläuft und an der sich attraktive, abwechslungsreiche Aufenthaltsbereiche bzw. Angebote anlagern können.

Dieses innerhalb des Schichtenmodells bedeutsame Band kreuzt sich am „Donaukreuz“ mit der Verlängerung der Brückenstraße. Von hier aus führen großzügige Fuß- und Radwegverbindungen zur und über die Donau, nach Süden Richtung Derfflingerstraße und nach Südosten zum Posthof und dem südlichen Hafenviertel.

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

2.1. Areal des ‚alten Schlachthof‘

Die denkmalgeschützte Halle des Schlachthofs erfährt gerade eine Neunutzung durch eine E-Go-Kartbahn. Das unmittelbar daran angrenzende ehemalige „Bruckmüllergebäude“ soll ebenfalls neu genutzt bzw. errichtet werden.

Auf beiden Seiten des alten Schlachthofs sollen attraktive Durchwegungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden und damit das Baujuwel des Schlachthofs eine umlaufend erlebbare, räumliche Solitärstellung erfahren. Durch eine straßenbegleitende Neubebauung an der Donaulände soll zwischen Schlachthof und Neubau ein von der Straße abgeschirmter Binnenraum entstehen (Bestandteil der Binnenraumsequenz des Schichtenmodells). An der Ecke des „Donaukreuzes“ sollte ein vertikaler Hochpunkt mit dem Stadthaus des Lutz-Areals korrespondieren (vgl. oben).

2.2. Areal von der Fahrrad- und ÖV-Trasse (ehemalige Eisenbahntrasse) bis hinter die Mühlkreisautobahn

Das im Bereich von Tabakfabrik und Schlachthof angewandte Prinzip der Binnenraumbildung sollte auch östlich der Fahrrad- und ÖV-Trasse angewandt werden. Die vorhandene kleinteilige Parzellierung sollte beibehalten und damit weiterhin vielfältige Nutzungs- und Eigentumsverhältnisse gefördert werden, gleichzeitig sollten aber durch die Vorgabe einer geschlossenen Bebauungsweise eine klare und relativ dichte Bebauung mit hoher Aufenthaltsqualität in ihren Zwischenräumen ermöglicht werden. Für die geordnete bauliche Entwicklung sollte proaktiv ein einheitlicher Bebauungsplan erlassen werden.

Dabei sollten die Gebäudehöhen jedenfalls unter der Hochhausgrenze liegen, Wohnen ist hier weiterhin ausgeschlossen.

Die Wegbeziehungen sollten im Vergleich zum jetzigen Zustand wesentlich verbessert werden. Dabei ist bei allen zukünftigen Bebauungen auf ein engmaschiges Wegenetz zu achten.

Die Möglichkeit einer weiteren Garage für die jetzigen und für zukünftige Betriebe der unmittelbaren und der erweiterten Nachbarschaft sollte im Sinn eines durchgängigen Mobilitätskonzepts und der angestrebten baulichen Verdichtung geprüft werden. Ideale Standorte, am besten zentral und an Fuß- bzw. Radwegen gelegen, sind zu prüfen (z.B. das Areal zwischen Petzoldstraße und Mühlkreisautobahn würde sich gut eignen). Eine Sammelgarage würde den Binnenverkehr reduzieren, eine größere bauliche Verdichtung ermöglichen und ein funktionales Zentrum, eventuell mit zusätzlichen Dienstleistungs- und Serviceangeboten für das Gesamtgebiet ermöglichen.

Im Bereich des E-Tech-Centers sollten mit dem Grundeigentümer öffentliche Durchgänge auf privatem Grund nördlich und südlich des Gebäudes verhandelt werden. Damit könnte der o.a. Binnenraum Richtung Osten sinnvoll fortgesetzt werden. Konsequenterweise sollte auch im Grundstück Hafenstraße-Petzoldstraße-Lindemayrstraße eine Querungsmöglichkeit unter der Trasse der Mühlkreisautobahn geschaffen werden.

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

Unter der Mühlkreisautobahn sollten neben den schon vorhandenen Abstellanlagen auch belebte Aktivzonen entstehen. Zahlreiche Beispiele im In- und Ausland zeigen das Potenzial derartiger überdachter, robuster Außenräume auf. Die Gelegenheit für ein zusätzliches Angebot für Jugendliche sollte genutzt werden. Unabhängig davon wäre eine parallel zur Autobahn verlaufende Fuß- und Radwegverbindung als Verlängerung des Ehrensteinwegs bis zur Hafenstraße sinnvoll.

Die oben genannten Vorgaben betreffen auch den Betriebsstandort östlich der Mühlkreisautobahn. Hier ist darüber hinaus auf eine öffentliche Fuß- und Radwegbeziehung zwischen Hafenstraße und Lindemayrstraße zu achten, eine Ost-West-Querung in Richtung Petzoldstraße wäre wünschenswert.

Insgesamt ist auf eine stärkere Durchgrünung im öffentlichen Raum und auf privatem Grund im Sinne eines klimaresilienten Betriebsviertels zu achten. Der Anteil nicht versiegelter Flächen ist wesentlich zu erhöhen.

3. **Stellungnahme der Abteilung Verkehr zum städtebaulichen Workshop Hafenviertel**

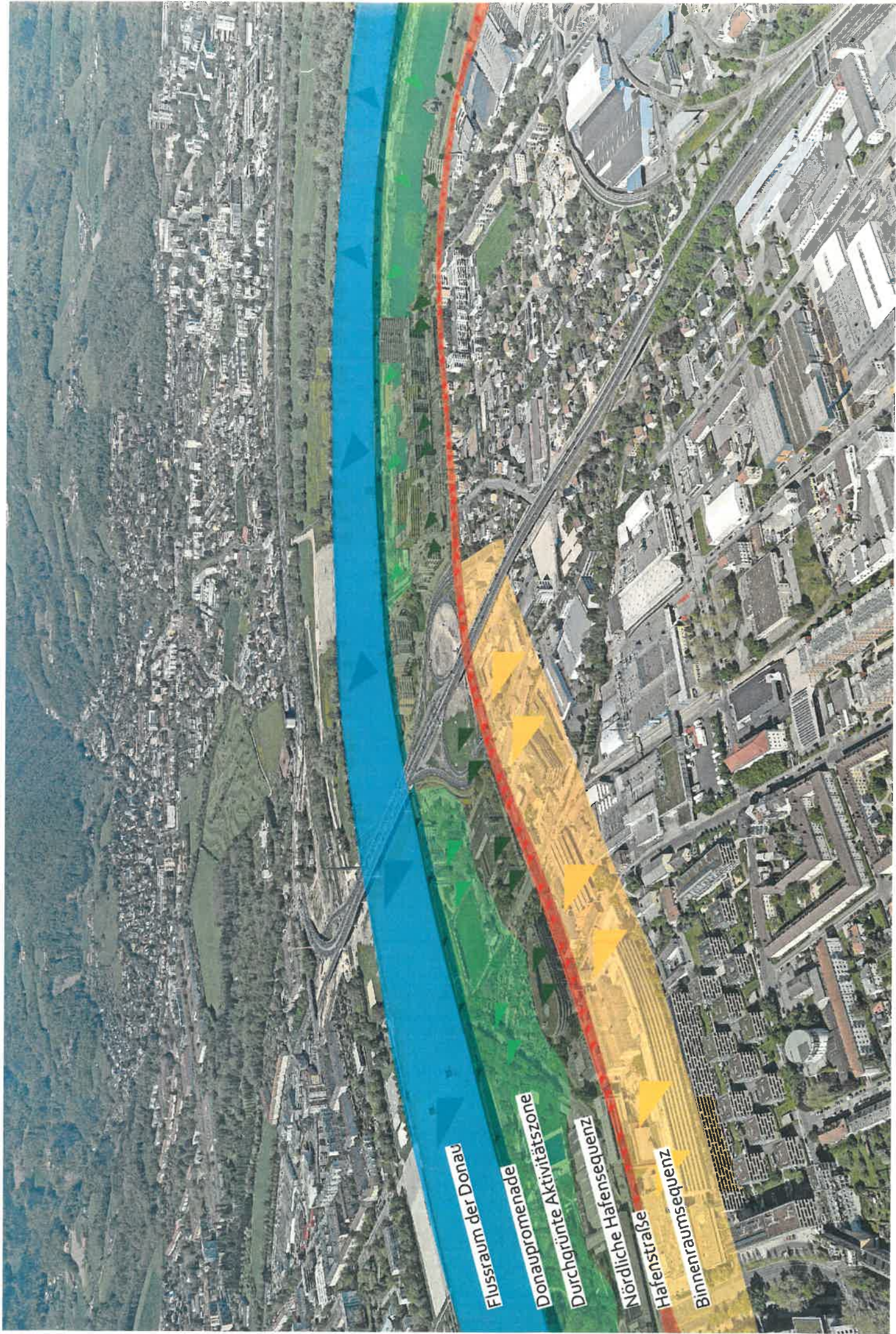
Verkehrliche Randbedingungen/Themen, die zu berücksichtigen sind:

- 3.1. Das Gebiet ist durch 3 Hauptverkehrsachsen umgeben
 - Straßerau (Brückenstraße?)
 - Hafenstraße
 - Autobahn incl. Abfahrten
- 3.2. Diese erzeugen eine hohe Trennwirkung für Fußgänger und derzeit ist nur eine Querung an der VLSA Hafenstraße/Straßerau möglich. Diese ist unattraktiv, weil sie mit großen Wartezeiten und großen Querungslängen verbunden ist.
- 3.3. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sind bei der Petzoldstraße und Gallanderstraße dringen nötig, jedoch nicht vorhanden bzw. von unzureichender Qualität.
- 3.4. Das Projekt am Tabakfabrikareal erzeugt zusätzlichen Kfz-Verkehr, der auf der überlasteten Achse Untere Donaulände-Hafenstraße aufzunehmen ist. Das ist besonders kritisch, weil die Realisierung der dringend notwendigen Straßenbahnachse fraglich ist, die aber eine entsprechend attraktive Reisezeit und hohe Leistung sichern würde.
- 3.5. Durch die hohe Auslastung der Achse Untere Donaulände-Hafenstraße mit den zu den Hauptverkehrszeiten überlasteten Kreuzungen/VLSA kann mit Bussen und O-Bussen kein attraktiver, leistungsfähiger ÖV über den ganzen Tag angeboten werden (Gefahr von langen Reisezeiten, hohe Verlustzeiten bei den VLSA): Besonders stark wird dabei die Morgenspitze sein.

Städtebaulicher Workshop „Hafenviertel“

- 3.6. Die zeitlichen Überschneidungen der Mobilitätsbelastungen (MIV, ÖV, Rad, Fußgänger) der Großprojekte Tabakfabrik, Möbel Lutz, Neues Stadion ... und des Bestandes sind verkehrlich als Grundlage darzustellen, um die zeitlichen und räumlichen Konflikte klar herauszuarbeiten.
- 3.7. Denn erst dann können funktionierende Lösungen entwickelt werden, die nur aus einem attraktiven Netz klimafreundlicher Mobilitätsformen bestehen können. Das Hauptrückgrad kann nur eine leistungsfähige Straßenbahnachse sein.

Anhang
3 Luftbilder



Flussraum der Donau

Donaupromenade

Durchgrünte Aktivitätszone

Nördliche Hafensequenz

Hafenstraße

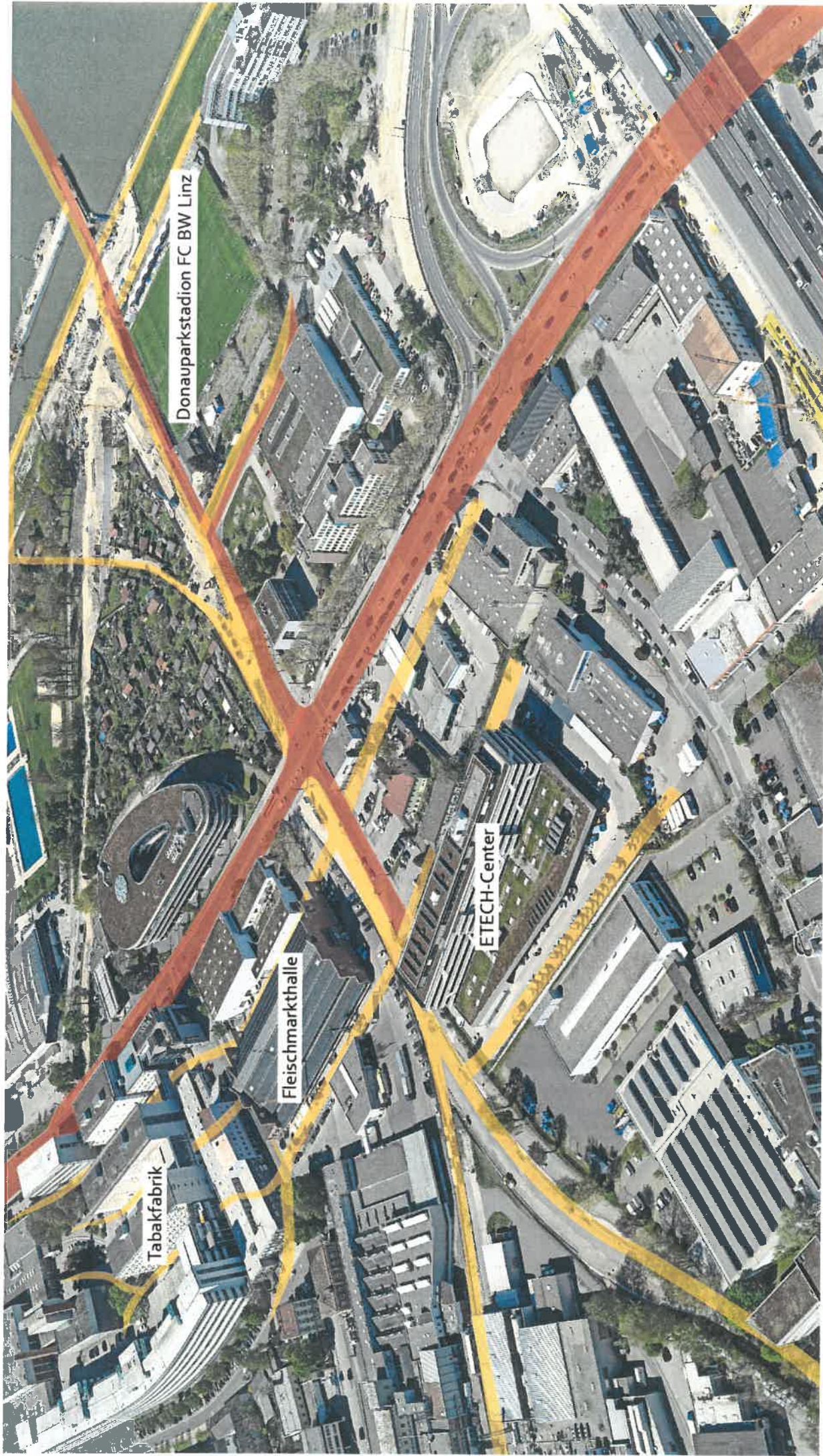
Binnenraumsequenz



Donauparkstadion FC BW Linz

ETECH-Center

Fleischmarkthalle



Donauparkstadion FC BW Linz

ETECH-Center

Fleischmarkthalle

Tabakfabrik